

Delegation to the Ligurian Ports Delegationsreise zu den Ligurischen Häfen

22. – 24. November 2010

Report



Delegation to the Ligurian Ports
Delegationsreise zu den Ligurischen Häfen
22. – 24. November 2010

Report

Editing and Design:
Ingrid Eibner

WRS - Stuttgart Region Economic Development
Corporation
(Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH)
Friedrichstr. 10
70174 Stuttgart
Germany

Contact:
Holger Bach
E-mail: holger.bach@region-stuttgart.de
Internet: <http://wrs.region-stuttgart.de>

Contents

Introduction / Einführende Worte	1
The Ligurian Port System / Die ligurischen Häfen – das Tor zur Welt?	2 / 3
The Port of Genoa / Der Hafen von Genua	6 / 7
Der Hafen von Savona / The Port of Savona	10 / 11
The Port of La Spezia / Der Hafen von La Spezia	14 / 15
Conclusions / Schlussfolgerungen	16 / 17
Statements of the Journey Participants / Statements der Reisetilnehmer	18 / 19
Press Review / Pressestimmen	24
The Participants of the Contact Journey / Die Teilnehmer der Delegationsreise	25
Our Local Partners / Unsere lokalen Partner	26



Source: Perry-Castañeda Library Map Collection: http://www.lib.utexas.edu/maps/europe/italy_admin_06.jpg

Introduction / Einführende Worte

Within the EU project TRANSITECTS, which deals with connecting Baden-Württemberg to the southern ports, offers for transport chains across the Alps and to the Mediterranean ports are elaborated and sent to interested enterprises. The main focus is on containerized traffic. Of course it is important in this context to learn about the ports, the terminal operators and the suppliers of intermodal transport. This is why delegation journeys are made to interesting destinations.

This brochure reports the delegation journey to the "Ligurian Ports" of November 2010. It started in Genova and continued to Savona and La Spezia. Of interest were the different concepts and strategies through which the different ports want to grow in the coming years. They have a common interest in southern Germany as a partner for import and export of goods.

The warmth of the reception was impressive, and consequently the journey is seen as the beginning of a strategic cooperation among the regions, the economic associations and the enterprises. The delegation members won many new impressions and agree that the Ligurian Ports are strong partners for future business.

In a next step, representatives of the Ligurian Ports will come to Baden-Württemberg in March 2011, to inform the local enterprises about the service offers and to prepare first business contacts.

We will keep you informed about further activities within TRANSITECTS.



Holger Bach
Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH

Im Rahmen des EU-Projektes TRANSITECTS, bei dem es um die Anbindung Baden-Württembergs an die Südhäfen geht, werden speziell aus dem süddeutschen Raum verschiedene Angebote für Transportketten über die Alpen an die Mittelmeerhäfen erarbeitet und interessierten Unternehmen zugeleitet. Der Schwerpunkt liegt dabei auf den Containerverkehren. Wichtig ist es daher die Häfen, die Terminalbetreiber und die Anbieter kombinierter Verkehre kennenzulernen. Dazu werden verschiedene Delegationsreisen zu den interessanten Destinationen durchgeführt.

Diese Broschüre berichtet von der Delegationsreise an die „Ligurischen Häfen“, die im November 2010 stattfand. Begonnen wurde in Genua, weiter ging es nach Savona und La Spezia. Interessant dabei sind die unterschiedlichen Konzepte und Strategien mit denen die verschiedenen Häfen in den nächsten Jahren wachsen wollen. Allen gemeinsam ist das Interesse am süddeutschen Raum als Partner für Im- und Exportfracht.

Die Herzlichkeit mit der die Delegation empfangen wurde ist beeindruckend und folgerichtig wird die Reise als Beginn einer strategischen Kooperation der Regionen, der Wirtschaftsverbände und der Unternehmen angesehen. Die Delegationsteilnehmer haben viele neue Eindrücke gewinnen können und sind sich einig: Die Ligurischen Häfen sind starke Partner für zukünftige Geschäfte.

Im nächsten Schritt werden Vertreter der Ligurischen Häfen im März 2011 nach Baden-Württemberg kommen, um die hiesigen Unternehmer über das gebotene Leistungsspektrum zu informieren und erste Geschäftsbeziehungen anzubahnen.

Über die weiteren Aktivitäten im Rahmen von TRANSITECTS werden wir Sie rechtzeitig informieren.



The Ligurian Port System

Baden-Württemberg and Bavaria in southern Germany belong to the the most competitive regions in the European Union. Industry plays a major role. Baden-Württemberg even has the highest ratio of industries in Gross Domestic Product in the entire Federal Republic of Germany. Both federal states reach top ranks among high technology locations worldwide, and especially the branches vehicle manufacturing, engineering and electrotechnics are dependent from an efficient freight transport.

The logistics sector with annual sales of 33 Billion € in Baden-Württemberg and 20,5 Billion € in Bavaria is the largest in Germany. This sector is also noticeable on the axis between Stuttgart, Ulm and Augsburg. This trans-boundary Swabian corridor marks a remarkable logistics focus in southern Germany. This Swabian Logistics Corridor has long lasting trade connections with northern Italian regions, especially with Lombardy and its centers Milan, Bergamo and Brescia.

But export based economy does not act only in European context, it is selling its products worldwide. Against this background, together Stuttgart Region Economic Development Corporation, Competence Center for Logistics Kornwestheim and Regional Association Donau-Iller organized a delegation journey to the Ligurian Ports of

Genoa, Savona and La Spezia. These ports are offering several advantages especially in transport to Africa, Middle and Far East.

Target of this journey is the introduction of the Ligurian Ports System as transport alternatives to North Sea ports. For worldwide export and import with source or destination in southern Germany the transport usually is managed through German and Dutch ports. Because these ports are awaiting tremendous growths in container handling (Ø+158%) until the year 2025, their handling capacities will be exhausted soon. In middle term the logistics sector has to explore new ways. Because of this it is important to inform about alternatives early. The Ligurian ports of Genoa, Savona and La Spezia have lots of free capacities and they are all planning considerable enlargements, particularly in container handling and storage.



The Ligurian Port System

Die ligurischen Häfen

Source/Quelle: Port Authorities of Savona, Genua und La Spezia



Die ligurischen Häfen – das Tor zur Welt?

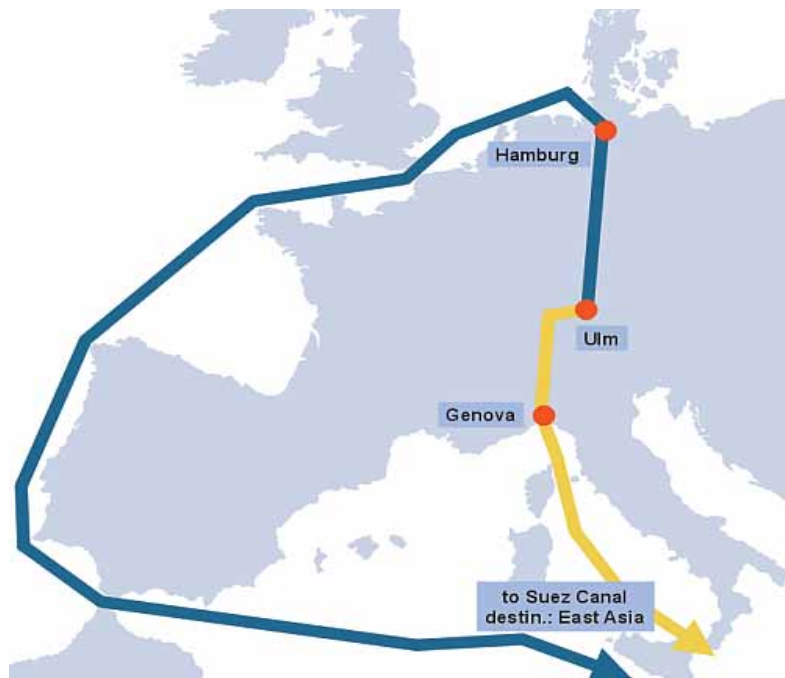
Baden-Württemberg und Bayern im Süden Deutschlands gehören zu den wettbewerbsfähigsten Regionen innerhalb der Europäischen Union. Die Industrie spielt eine tragende Rolle, Baden-Württemberg hat dabei den höchsten Industrieanteil im Bruttoinlandsprodukt der deutschen Bundesländer. Beide Länder nehmen als exportorientierte Hochtechnologiestandorte weltweite Spitzenpositionen ein und sind speziell in den Industriebranchen Fahrzeugbau, Maschinenbau und Elektrotechnik besonders von einem leistungsfähigen und effizienten Güterverkehr abhängig.

Die Logistikbranche ist in Baden-Württemberg und Bayern mit 33 Mrd. und 20,5 Mrd. Euro Jahresumsatz die stärkste bundesweit. Dies macht sich auch auf der Achse zwischen Stuttgart, Ulm und Augsburg bemerkbar. Dieser grenzüberschreitende, schwäbische Korridor stellt einen bedeutenden Logistikscherpunkt im Süden dar. Traditionell stellt der südliche Teil der Bundesrepublik noch immer das Tor zum Handel mit Italien dar. Auch der schwäbische Logistikkorridor selbst pflegt seit Jahrhunderten intensive Wirtschaftsbeziehungen mit den Regionen am norditalienischen Alpenrand, vor allem im Handel mit der Region Lombardei und seinen Zentren Mailand, Bergamo und Brescia.

Die exportorientierte Wirtschaft denkt allerdings nicht nur im europäischen Kontext, sondern ver-

marktet und veräußert ihre Produkte global. Vor diesem Hintergrund haben die Wirtschaftsförderung der Region Stuttgart, das Kooperationszentrum Logistik Kornwestheim sowie der Regionalverband Donau-Iller gemeinsam eine Delegationsreise an die ligurischen Häfen Genua, Savona und La Spezia organisiert. Diese Häfen bieten allen voran bei Verkehren in Richtung Naher und Ferner Osten Vorteile.

Das Ziel der Reise ist das Bekanntmachen dieser ligurischen Häfen als Alternative zu den bisher eingeschlagenen Wegen. Für den Export und Import im weltweiten Warenverkehr mit Quelle und Ziel Süddeutschland



*Laufwege im Gütertransport zwischen Süddeutschland und Asien
Routes of freight transport between southern Germany and Asia
Quelle/Source: RVDI*



But not only bottlenecks in capacity are arguments. Advantages in competition can be developed by the decision for a transport route through Ligurian ports. The figure on p.3 shows this: the direct routing from southern Germany over Ligurian ports to Asia is the shortest (yellow line). Shipment around the European continent lasts about one week longer, also due to Slow Steaming. That means ships are steaming with lower speed to save money. As figure 2 shows direct routing causes unmistakably less emissions. CO2 emissions lowers over 40 per cent in relation to the longer transport route, NOx+SO2 and PM10 emissions could be reduced by about 60% each on the shorter itinerary.

	CO ₂	NO _x +SO ₂	PM10
Ulm-Hamburg-Suez Channel	84 kg/t	2,4 kg/t	103 g/t
Ulm-Genoa-Suez Channel	50 kg/t	1,0 kg/t	44 g/t
Reduction	-41%	-58%	-57%

*Emissions per t of transported goods
(Source: RVDI)*

In spite of the apparent advantages in handling containers through the Mediterranean ports at the Ligurian coast, German loaders and forwarders regularly do not use this alternative, although the keyword “Green Logistics” is considered more and more in competition within the logistics sector. Unfortunately there are lots of prejudices against Italian ports. Within the framework of the European project TRANSITECTS the delegation journey to the Ligurian ports of Genoa, Savona and La Spezia intends to foster the dialogue between loaders and forwarders from southern Germany and the Ligurian Ports System. Visitation of ports and discussions with harbor administrations and terminal operators allow direct contact between these stakeholders.

Longterm target of the European project Transalpine Transport Architects (TRANSITECTS) is the shift from road to rail in transalpine freight transport. These transports should be combined with intercontinental shipping routes out of Ligurian ports. Due to the strong export orientated economy in southern Germany not only continental routes are discussed, but also maritime itineraries.



werden im Regelfall die deutschen Nordseehäfen oder die sogenannten ARA-Häfen (Antwerpen-Rotterdam-Amsterdam) gewählt. Da diese Häfen im Containerumschlag bis 2025 Wachstumsraten teilweise im hohen drestelligen Bereich (\varnothing +158%) zu erwarten haben, werden deren Umschlagkapazitäten bald erschöpft sein. Die Transportwirtschaft wird mittelfristig andere Lösungen finden müssen. Gerade deshalb ist es von immenser Bedeutung, sich frühzeitig über Alternativen zu informieren. Die ligurischen Häfen Genua, Savona und La Spezia besitzen gegenüber den Nordseehäfen sehr große ungenutzte Kapazitäten und planen ausnahmslos beträchtliche Hafenerweiterungen, vor allem im Bereich Containerumschlag.

Doch nicht nur drohende Kapazitätsengpässe zählen als Argumente. Wettbewerbsvorteile lassen sich auch durch die Routenwahl über die ligurischen Häfen erreichen. Die Abbildung auf S.3 verdeutlicht dies: Der direkte Weg von Süddeutschland aus über die Alpen und die ligurischen Häfen in Richtung Asien ist wesentlich kürzer, der Transport auf der Schiene entsprechend zeitgünstig (gelbe Route). Der Transport mit Schiff um Europa herum dauert auch aufgrund des sog. Slow Steaming deutlich länger. D.h., die Schiffe fahren aus Kostengründen mit deutlich verminderter Geschwindigkeit um Europa herum. Zudem verursacht der direktere Transport, wie Abbildung 2 zeigt, unverkennbar geringere Emissionen. Der CO₂-Ausstoß ließe sich um über 40% senken, bei Stickstoffdioxid und Feinstäuben kann auf der kürzeren Route über die Alpen eine Reduktion von fast 60% erreicht werden.

Trotz der offensichtlichen Vorteile des Umschlags über die Mittelmeerhäfen an der ligurischen Küste wird das Angebot von Verladern und Speditionen im Süden

	CO ₂	NO _x +SO ₂	Feinstaub
Ulm-Hamburg-Suez Kanal	84 kg/t	2,4 kg/t	103 g/t
Ulm-Genua-Suez Kanal	50 kg/t	1,0 kg/t	44 g/t
Reduktion	-41%	-58%	-57%

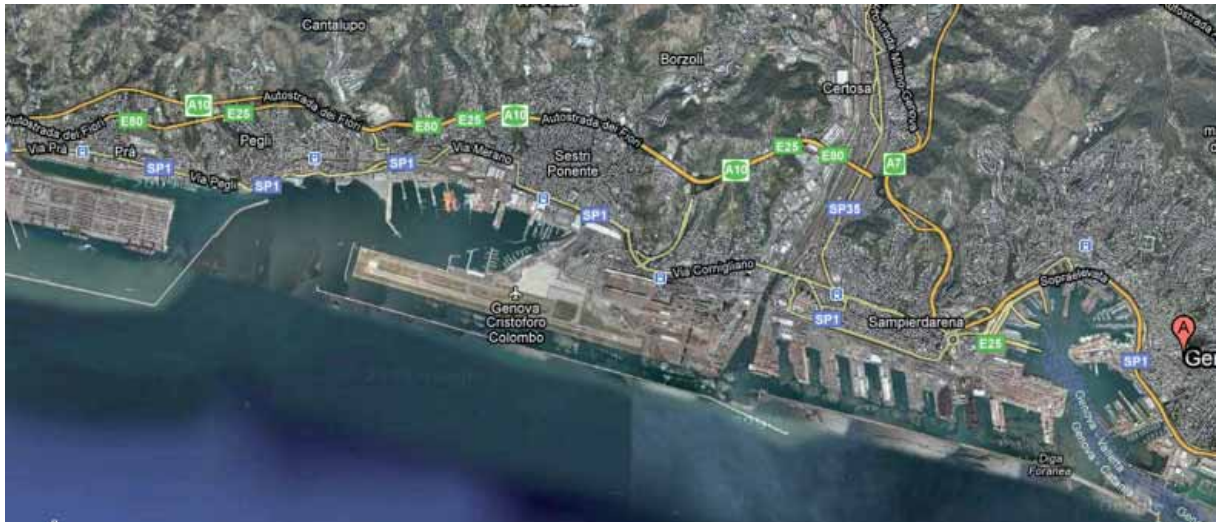
*Schadstoffemissionen pro Tonne transportierter Waren
(Quelle: RVDI)*

Deutschlands bislang kaum oder gar nicht wahrgenommen, obwohl das Schlagwort „green logistics“ im Wettbewerb der Transportwirtschaft zusehends stärkeres Gewicht erhält. In nicht geringem Maße bestehen leider noch immer Vorurteile gegenüber den italienischen Häfen. Durch die Delegationsreise zu den ligurischen Mittelmeerhäfen Genua, Savona und La Spezia beabsichtigen die Organisatoren im Rahmen des europäischen Projekts TRANSITECTS den Dialog zwischen Verladern und Speditoren aus den Regionen Süddeutschlands und den Mittelmeerhäfen anzustoßen. Hafenbesichtigungen und Diskussionen mit Hafen- und Terminalbetreibern sollen helfen, Vorurteile abzubauen und den direkten Kontakt zwischen den Akteuren zu ermöglichen.

Langfristiges Ziel von TRANSITECTS ist es, alpenquerende Bahnverkehre mit interkontinentalen Seeverkehrsrouten aus den Mittelmeerhäfen zu verknüpfen. Das europäische Projekt Transalpine Transport Architects (TRANSITECTS) hat dabei übergeordnet zum Ziel, im alpenquerenden Güterverkehr eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu erreichen. Dabei werden nicht nur kontinentale Verkehre in Betracht gezogen, sondern wegen der starken Exportorientierung der Wirtschaft in Süddeutschland gerade auch maritime.



The Port of Genoa



In Genoa, the delegation was received by the Port Authority and made acquainted with the terminals and their installations during a harbour tour. This was followed by an indepth debate in the Great Hall of the Port Authority, which was joined by provincial government as well as terminal and logistics operators.

Genoa is the classic harbour city that comes into mind when checking the map for a location to handle traffic between southern Germany and South America or Asia via the western Mediterranean Sea. The town was built at the point where, between the Ligurian Alps and the Apennine mountains, the route into the hinterland is relatively suitable. The town has a larger universal harbour, with basins and terminals for a wide range of uses, and also is an important hub for ferry operations and cruise lines. Besides the harbour near the town, there is a big container terminal on a landfill, separated from the old harbour near the city by the airport, which also was built on a landfill.

The urban harbour grew throughout the centuries and in today's layout reflects the steamship era. This means that terminals and quays are generally underdimensioned, while at the same time there is not enough storage space. With regard to traffic, this situation is severed by the location in the centre of a large city that grew on tight space along the slopes of the coastal mountains. This is why larger changes are planned. The basins between the old town and the airport will be filled. Instead, a through quay will be built, which then can utilize much more space for logistics. This will mean to relocate some businesses.

Most container traffic of Genoa now is handled at the Voltri terminal, which is operated by PSA. Further container transport, especially with Africa, is handled via some smaller terminals in the old harbour. The debate made clear that the new terminal Voltri depends on good cooperation with local logistics operators. At the moment, despite its optimum strategic location next to



Der Hafen von Genua

Die Delegation wurde in Genua von der Hafengesellschaft empfangen und auf einer Rundfahrt mit den Terminals und ihren Einrichtungen bekannt gemacht. Daran schloss sich eine ausführliche Debatte im großen Saal der Hafengesellschaft an, an der auch die Provinzregierung, Terminalbetreiber und Logistiker teilnahmen.

Genua ist die klassische Hafenstadt, an die man nach einem Blick auf die Landkarte zuerst denkt, wenn Verkehre zwischen Süddeutschland und Südamerika oder Asien über das westliche Mittelmeer abgewickelt werden sollen. Die Stadt ist dort errichtet, wo die Ligurischen Alpen in den Apennin übergehen und der relativ günstigste Übergang in die Po-Ebene möglich ist. Sie hat einen größeren Universalhafen mit Hafenbecken und Terminals für verschiedenste Zwecke und hat auch als Fährhafen und Kreuzfahrthafen erhebliche Bedeutung. Außer dem stadtnahen Hafen besteht ein großer Containerterminal auf aufgeschüttem Gelände in Voltri, vom stadtnahen Hafen getrennt durch den Flughafen, der ebenfalls auf aufgeschüttem Gelände angelegt wurde.

Der stadtnahe Hafen ist über Jahrhunderte gewachsen und entstammt in seiner jetzigen Anlage der Dampfschiffzeit. Dies bedeutet, dass die Terminals und Kaianlagen unterdimensioniert sind und zugleich, gemessen an der Kailänge, nicht genügend Lagerfläche besteht. Verkehrlich wird diese Situation verschärft durch die Lage des Hafens im Zentrum einer beengt an den Hängen des Küstengebirges gewachsenen

Großstadt. Daher sind größere Veränderungen vorgesehen. Die Hafenbecken zwischen Altstadt und Flughafen werden aufgefüllt. Stattdessen wird eine durchgehende Kaikante geschaffen, für die dann wesentlich größere Logistikflächen bereitstehen. Das wird mit der Umsiedlung einiger Betriebe einhergehen.



Das Voltri-Terminal

The Voltri Terminal

Quelle/Source: Autorità Portuale di Genova

Bereits jetzt wird der Containerverkehr überwiegend über das Terminal in Voltri abgewickelt, das von PSA betrieben wird. Weitere Containerverkehre, besonders mit Afrika, werden über mehrere kleinere Terminals im alten Hafen abgewickelt. Deutlich wurde in der Diskussion, dass das neue Terminal Voltri für seinen Betrieb auf gute Zusammenarbeit mit den örtlichen Logistikern angewiesen ist. Es ist derzeit, trotz der strategisch günstigen Lage am kürzesten Übergang zur Po-Ebene, offenbar unterausgelastet.

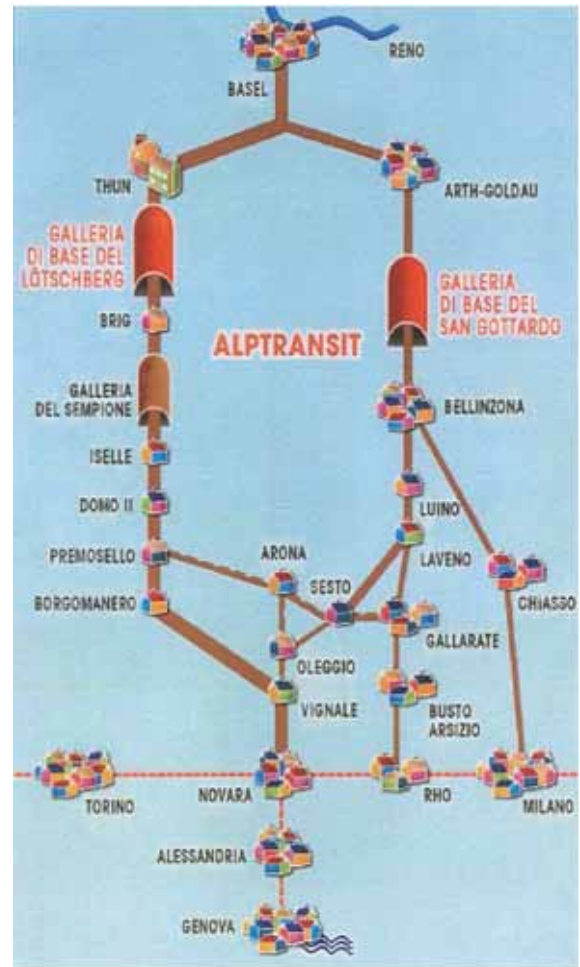


the shortest route to the Padan plains, it appears to be underutilized.

Efforts to change this situation and generally increase the market share of Genoa in overseas traffic target at establishing of rail connections to and through Switzerland. Already some years ago, a regular container train linked two Swiss locations with Genoa. There is a strong interest in rail traffic through Switzerland and into southwestern Germany, especially in close cooperation with the own harbour railway and Trenitalia.

Genoa is connected to the hinterland by autobahn. Railway traffic uses two parallel main lines. Both are heavily used by passenger traffic and include grades which require helper engines for freight trains. The connection to the Voltri terminal through a new tunnel suffers from a track layout that does not allow for full length freight trains. These days, construction of a new track through the coastal mountains was approved; it is planned with regard to freight traffic and will eliminate those disadvantages.

Located beyond the coastal mountains, the logistics platform of Rivalta Scrivia has for many years been announced as an important hub for Genoa hinterland traffic. Activities there obviously take shape. Rivalta Scrivia must be seen as a potential starting point for trains to and from Southern Germany.



*Alpine Crossing
Alpentransit*

Quelle/Source: Autorità Portuale di Genova



Bestrebungen, dies zu ändern und generell den Marktanteil Genuas an den Überseeverkehren zu erhöhen, zielen auf die Einrichtung von Bahnverbindungen in und durch die Schweiz. Bereits vor einigen Jahren hat eine Zeitlang ein regelmäßiger Containerzug zwei schweizerische Standorte mit Genua verbunden. Man ist sehr interessiert an direkten Bahnverkehren durch die Schweiz mit dem südwestdeutschen Raum, speziell in enger Kooperation mit der eigenen Hafentbahn und Trenitalia.

Von Genua führt eine Autobahn ins Hinterland. Dem Eisenbahnverkehr dienen zwei parallele Hauptstrecken. Beide sind durch Personenverkehre stark belastet und weisen Steigungen auf, die für beladene Güterzüge nur mit zusätzlichen Lokomotiven zu bewältigen sind. Die Anbindung der Strecke an das Terminal Voltri ist ungünstig, da die Nutzlängen der Gleise in der Zufahrt zum neuen Tunnel zu kurz für die Standard-Güterzüge sind. Dieser Tage wurde der Bau einer Neubaustrecke

durch das Küstengebirge genehmigt, die güterzugkompatibel trassiert ist und die genannten Nachteile beseitigen wird.

Jenseits des Küstengebirges, im Eingang zur Po-Ebene, befindet sich das Güterverkehrszentrum von Rivalta Scrivia (nahe Alessandria), das bereits in der Vergangenheit eine Rolle bei Überlegungen gespielt hat, die dem Eisenbahnverkehr von und nach Süddeutschland galten. Der Delegation konnte deutlich gemacht werden, dass Rivalta Scrivia mittlerweile tatsächlich eine Funktion als Hinterlandterminal hat, in den größere Mengen von Containern aus dem Hafen zur Weiterverteilung verbracht werden und von dem aus der Hafen zeitnah beliefert wird. Damit wird Rivalta Scrivia als Ausgangs- bzw. Endpunkt von Fernverkehren interessant.



The Port of Savona



In Savona, first the reefer terminal was visited. Next was a reception by the port authority, together with presentations by several local stakeholders.

Savona is located at the coast west of Genoa. It is connected to the coastal autobahn as well as to the main railway from Genoa to France, which between Genoa and Savona has already been improved to meet modern main line standards. The connection through the coastal mountains into the Padan plains is not just via Genoa, but also via an autobahn towards Torino, flanked by two single track railway lines that are also utilised for rail transport, although the grades and the limited length of sidings are challenges to operation. Regarding the harbour, Savona offers two different sites. One is the old harbour next to the town, while the newer one is located west of the town and in sea transport is usually referred to under the name of “Vado Ligure”. While most ferries and all cruise ships operate from the town harbour, bulk cargo and container traffic is handled via Vado Ligure.

In volume, Savona is important for bulk cargo. From the tight harbour terminal, coal is transported to the hinterland by conveyor belt. Furthermore, Savona has a terminal for shipping of new cars. Next to the container terminal is an important reefer terminal with a quay of its own, so it can handle both containerized and traditional cargo. The terminal is important for the import of food from South America and Israel for northern Italy as well as for kosher products from Israel for the whole European market.

At the moment, container transport via Vado Ligure is less important in volume than via Genoa or La Spezia. But two aspects will in the future play a role for southern Germany: There are expansion plans. APM terminals, a subdivision of Maersk, intends to build a new terminal on a landfill. This terminal will be open to other companies as well. Because of the general Ligurian lack of space, this terminal will be served via inland hubs, which will collect and distribute the containers.



Der Hafen von Savona

In Savona wurde zunächst das Reefer Terminal be-
sichtigt. Daran schloss sich ein Empfang bei der
Hafengesellschaft an, begleitet von mehreren inhalt-
lichen Präsentationen örtlicher Akteure.

Savona liegt westlich von Genua an der Küste. Es
ist an die Küstenautobahn angeschlossen, sowie ei-
senbahnseitig an die Hauptstrecke von Genua nach
Frankreich, die zwischen Genua und Savona bereits
modernen Hauptstrecken-Standard aufweist. Die
Anbindung durch das Küstengebirge in die Po-Ebene
erfolgt nicht nur über Genua, sondern auch durch
eine Autobahn ab Savona Richtung Turin, flankiert
von zwei eingleisigen Eisenbahnstrecken, die für den
Güterverkehr genutzt werden, deren große Steigung
sowie geringe Länge der Kreuzungsgleise aber den
Betrieb deutlich erschweren.

Savona besteht hafenseitig aus zwei unterschied-
lichen Standorten, nämlich dem alten Stadthafen so-
wie dem neueren Hafengelände westlich der Stadt,
das im Seeverkehr unter dem Namen „Vado Ligure“
geführt wird. Während Fährverkehre überwiegend
und Kreuzfahrtschiffe ausschließlich im Stadthafen
abgefertigt werden, laufen die Massengüter und die
Containerverkehre über Vado Ligure.

Mengenmäßig ist Savona besonders für den
Massenguttransport bedeutend. Angelieferte Kraft-
werkskohle wird aus dem platzmäßig eingeng-
ten Hafengelände unmittelbar per Förderband ins
Hinterland abtransportiert. Weiter befindet sich in
Savona ein Autoterminal für die Verschiffung von
Neuwagen. Neben dem Containerterminal liegt ein be-
deutendes Kühlhaus mit eigenem Kai, das dadurch so-
wohl containerisierte als auch konventionell angelieferte
Ware abfertigen kann. Das Terminal ist von Bedeutung



*Empfang bei der Hafenbehörde von Savona
Reception at the Port Authority of Savona*

für den Import von Nahrungsmitteln aus Südamerika
und Israel für Norditalien sowie aus Israel für den ge-
samten europäischen Markt für koschere Produkte.

Die Containerverkehre über Vado Ligure sind derzeit
weniger bedeutend als diejenigen von Genua und La
Spezia. Für den süddeutschen Raum spielen künftig
aber zwei Aspekte eine Rolle:

Zum einen existieren Ausbaupläne. APM terminals,
eine Maersk-Tochtergesellschaft, beabsichtigt, ein
völlig neues Terminal zu errichten, auf neu aufzu-
schüttendem Gelände. Dieses Terminal wird auch
anderen Gesellschaften offen stehen. Wegen dem in
Ligurien allgemein bestehenden Platzmangel wird das
neue Terminal überwiegend zeitnah über Hinterland-
Terminals bedient werden, die als Sammel- und
Verteilstellen für die Container dienen.

Zum anderen existieren bereits Bahnverkehre zwi-
schen dem Hafen und Hinterlandterminals. Die
Hafenbahngesellschaft betreibt diese Verkehre in eige-





*The Reefer-Terminal in Savona
Das Reefer-Terminal in Savona*

Furthermore, rail transport between the harbour and its hinterland hubs already exist. The harbour railroad operates these transport by itself and with own equipment. This means that the largest technical obstacle to rail transport – crossing the coastal mountains on steep grades with short trains – is already overcome with local resources. Together with a utilization of the hinterland hubs as interfaces to long distance traffic to and from southern Germany, a functioning transport chain could be established. It should be added that the existing hinterland trains are strongly utilized by the German shipping line “Hamburg Süd”, apparently in connection with their route to South America.

In the Vado Ligure port, a potentially interesting technological solution was established for horizontal rail loading/unloading of containers in cramped space. It is named “Metrocargo” and, different from many other horizontally operating systems that are in an experimental state, it has already made 50.000 moves. It is planned to include this system into the new terminal. The two advantages are that it can operate under overhead wire and thus the container trains need no shunting engine, and it needs little space. The ability to operate under overhead wire may also make it attractive for small loading and unloading operations en route of a container train.



ner Regie und mit eigenem Material. Damit wird das wichtigste technische Hindernis für den Bahntransport – die Bewältigung des Küstengebirges mit vergleichsweise kurzen Güterzügen – bereits routinemäßig in Eigenregie bewältigt. Zusammen mit der Nutzung der Hinterlandterminals als Schnittstellen zum Fernverkehr könnte eine gut organisierte Transportkette bis nach Süddeutschland geschaffen werden. Anzumerken ist, dass beobachtet werden konnte, dass die bestehenden Züge ins Hinterland stark von der deutschen Reederei Hamburg-Süd genutzt werden, offenbar im Zusammenhang mit deren Südamerikaverkehren.

Im bestehenden Containerterminal wird das System „Metrocargo“ für die Bahnverladung der Container genutzt. Dieses System erlaubt den horizontalen Umschlag, also ggf. auch unter einer bestehenden Oberleitung, ohne dass an den Waggonen oder den Containern technische

Änderungen erforderlich sind. Die Container werden parallel zum Gleis mit Lkw oder Reach Stacker angeliefert und dann mit einem spurgeführten System entlang des Zuges verschoben und verladen. Metrocargo hat bislang 50.000 Ladevorgänge durchgeführt und ist für das neue Terminal als Verladeeinrichtung vorgesehen.

Diskutiert wurde, worin der Vorteil gegenüber einer direkten Verladung mit Reach Stackern liegt. Offenbar entsteht durch Metrocargo ein Puffer zwischen Anlieferung und Verladung, der die Flexibilität auf platz sparende Weise erhöht. Zugleich wäre ein solches System interessant für die Be- und Entladung besonders auf Unterwegshalten von intermodalen Zügen.



The Port of La Spezia



In La Spezia, the delegation was received by the port authority. This was followed by a meeting at the Contship terminal and a tour through the terminal.

Historically, La Spezia was founded in the industrial age, in relation with Italian unification after 1860, as a naval port. Thus, harbour and city are already designed for railway and steamships, and the space appears not quite as tight as in the other ports. However, proximity to the coastal mountains remains a problem. For container traffic, the port of La Spezia has a similar importance as Genoa. A larger number of lines calls there, including overseas services. The positive development of past years is remarkable. The management points out that in the last five years there has not been a single strike, and neither did weather conditions interrupt operations. Also La Spezia has a strategic interest in the extension of hinterland traffic, including transport across the Alps. The share of rail transport in container traffic already is high. For hinterland connection, besides the coastal railway there is a main line towards Parma, although it includes rather steep grades and sections of single track. At the moment, a consor-

tium lead by the port authority of La Spezia is applying for a EU grant to support introduction of trans-alpine rail services, together with HUPAC („RESTART“, Interreg IVB Alpenraum). Expansion plans exist specifically for the Contship terminal. It can already handle post panamax ships, although only to a limited extent. The terminal operators will increase those capacities, partly through removal of existing activities to a neighbouring terminal, which so far is used mainly for storage. The Contship terminal takes specific care to communicate its own activities to the local population. Above all, this targets at the local schools: A calendar book on many pages illustrates typical port activities and world trade. The students are made acquainted with port operations during harbour visits and get a “safety set” (toy helmet and safety jacket) as toys for role identification.

For traffic to and from southern Germany, La Spezia is not the optimum location, since the route to the port is longer than to the other visited harbours. However, measured against the total length of the overland journey, the difference appears marginal.



Der Hafen von La Spezia

In La Spezia fand zunächst ein Empfang bei der Hafengesellschaft statt. Daran schlossen sich ein Empfang im Contship-Terminal und eine Besichtigung des Terminals an.

Der Hafen La Spezia wurde im Zeitalter der Industrialisierung als Kriegshafen im Zusammenhang mit der italienischen Einigung nach 1860 gegründet. Damit sind Hafen und Stadt bereits für Eisenbahn und Dampfschiffahrt angelegt, und die Platzfrage ist nicht ganz so dringend wie in den anderen Häfen. Die Nähe zum Küstengebiet bleibt jedoch als Problem.

Der Hafen von La Spezia hat für den Containerverkehr eine ähnliche Bedeutung wie Genua. Er wird von einer größeren Anzahl Linienverkehre direkt angelaufen, darunter Überseeverkehre. Auffallend ist die positive Entwicklung der letzten Jahre. Das Management legt Wert auf die Feststellung, dass es in den vergangenen fünf Jahren keinen Streik gegeben habe und auch praktisch keine wetterbedingten Ausfallzeiten.

Auch in La Spezia gibt es ein strategisches Interesse am Ausbau der Hinterlandverkehre, darunter Verkehren über die Alpen. Der Anteil der Eisenbahn an den Containerverkehren ist bereits jetzt hoch. Für die Hinterlandanbindung steht neben der Küstenstrecke auch eine Hauptbahn Richtung Parma zur Verfügung, die allerdings relativ hohe Steigungen und eingleisige Abschnitte aufweist. Derzeit läuft ein Projektantrag bei der EU zur systematischen Verlagerung alpenque-

render Verkehre auf die Schiene, unter Führung des Hafens von La Spezia („RESTART“, Interreg IVB Alpenraum), zusammen mit der HUPAC.

Ausbaupläne bestehen besonders für das Contship Terminal. Es ist bereits jetzt hinreichend für die Abfertigung von Post-Panamax-Schiffen, allerdings nur in begrenztem Umfang. Die Terminalbetreiber werden hierzu weitere Kapazitäten schaffen, auch durch Verlagerung von bestehenden Aktivitäten auf ein benachbartes Gelände, das derzeit wesentlich als Abstellfläche für Container genutzt wird.

Das Contship Terminal ist in besonderer Weise bemüht, die Bevölkerung mit der Arbeit des Terminals vertraut zu machen. Hierzu dienen unterschiedliche Aktivitäten, die besonders auf die örtlichen Schulen zielen: Ein Buchkalender für Schüler unterrichtet auf vielen der Seiten über den Welthandel und die Arbeiten, welche in einem Hafen anfallen. Die Schüler werden auch bei Besuchen im Hafen mit den dort anfallenden Tätigkeiten vertraut gemacht und erhalten eine „Sicherheitsausstattung“ aus Plastikhelm und reflektierender Schutzjacke als Spielzeug zur Rollenidentifikation.

Für Verkehre von und nach Süddeutschland ist La Spezia nicht optimal gelegen, da die Anfahrt länger ist als zu den beiden anderen besuchten Häfen. Gemessen an der Gesamtlänge des Landtransports ist die zusätzliche Strecke jedoch eher als marginal einzustufen.



Conclusions

The delegation experienced a wide diversity of port operations. The container shipping lines each utilize one or more terminals along the Ligurian ports as port of entry for Italy within their rotations in the Western Mediterranean range. It became obvious that a larger number of services does exist. It can be said that all main container shipping companies of the world offer services to and from one or more of the Ligurian ports, through own vessels or through contracts with other companies.

At the moment, all three harbours appear to be of suboptimum size, when it comes to worldwide connections. On the other hand, if the ports would significantly increase their market share in northern Italy, Switzerland and southern Germany, this would easily utilize the existing as well as the planned capacities. The absence of centralization may therefore turn into an asset, allowing to handle more traffic than any central port could.

Such traffic would include many overseas ports which are now linked to southern Germany through corresponding ports of the Le Havre – Hamburg range, but for which a link via Ligurian ports would be attractive.

Substantial expansion and modernization plans exist in all three ports. On the other hand, space is limited in all

locations along the Ligurian coast. Expansion can only utilize the shallow waters along the shore. The ports meet the challenge in several ways. One of them is the concept of hinterland hubs, which collect, store and distribute the containers. This way, storage in the port terminals can be kept at a minimum.

The hinterland connections of all Ligurian ports cross the Ligurian Alps or the Apennine mountains. There are Autobahn connections from each of the ports, which allow for heavy truck traffic. On the other hand, the grades of the rail connections so far do provide significant obstacles. Freight trains for Genoa interfere with passenger traffic, while trains to Savona must be kept short due to the length of the passing sides. In the northern plains, the rail network carries a general overload, mainly caused by passenger transport. Also, there are organizational problems. To function, future trans-alpine rail connections will obviously need substantial organizational support on location in Italy.

There was a strong interest among the Ligurian ports to intensify cooperation across the Alps and to present themselves in South-Western Germany.



Schlussfolgerungen

Die Ligurischen Häfen bieten eine große Vielfalt an Verbindungen, Umschlagseinrichtungen und Terminals. Die Containerlinien, die Abfahrten von und nach den Häfen des westlichen Mittelmeers anbieten, nutzen alle jeweils einen oder mehrere Terminals entlang den Ligurischen Häfen als Eingangshafen für Italien. Es wurde deutlich, dass es eine größere Anzahl derartiger Dienste gibt. Man kann wohl sagen, dass alle weltweit wichtigen Containerlinien Dienste von und zu den Ligurischen Häfen anbieten, sei es durch eigene Schiffe oder durch Vertragspartner.

Derzeit erscheint die Größe aller drei Häfen als sub-optimal für weltweite Verbindungen. Auf der anderen Seite wären nicht nur die vorhandenen, sondern auch die geplanten Anlagen schnell vollständig ausgelastet, wenn es den Häfen gelingen würde, ihren Marktanteil in Norditalien, der Schweiz und Süddeutschland spürbar auszuweiten. Die fehlende Zentralisierung würde dann zu einem Vorteil, der es erlaubt, mehr Verkehr abzuwickeln als es jeder zentrale Standort könnte.

Entlang der gesamten Küste ist der Platz begrenzt, ein weiterer Ausbau kann nur durch Aufschüttung erfolgen. Die Häfen begegnen diesem Problem auch dadurch, dass sie im Hinterland Terminals anlegen, in denen Container gesammelt und dem Hafen zugeführt bzw. an die Kunden weiterverteilt werden. Auf diese Weise kann der Platzbedarf im Hafen selbst minimiert werden. Derartige Verkehre würden viele Häfen in aller Welt betreffen, die jetzt mit Süddeutschland über die Häfen der Le Havre-Hamburg-Range verbunden sind, aber für die eine Verbindung über die Ligurischen Häfen attraktiv wäre.

In allen drei Häfen gibt es umfangreiche Erweiterungs- und Modernisierungspläne. Auf der anderen Seite ist die

nutzbare Fläche entlang der ligurischen Küste generell begrenzt. Die Häfen können nur durch Aufschüttungen im küstennahen flachen Wasser erweitert werden. Dieser Herausforderung begegnen die Häfen unter anderem zunehmend dadurch, dass sie im Hinterland, also jenseits des Küstengebirges am Eingang zur Po-Ebene, Terminals unterhalten, in denen Container vorsortiert werden, die dann zeitnah zum Terminal abgerufen werden. Umgekehrt werden die eingehenden Container schnellstmöglich in die Hinterland-Terminals verbracht und von dort aus weiter verteilt. Auf diese Weise wird der Flächenbedarf im Hafen minimiert.

Die Hinterlandverbindungen aller ligurischen Häfen müssen das Küstengebirge queren. Zu jedem der drei Häfen führt eine Autobahn. Die Eisenbahnverbindungen sind hingegen sehr unterschiedlich ausgebaut. Sie weisen Steigungen auf, die in jedem Fall betriebliche Erschwernisse darstellen. Zwischen Genua und dem Hinterland kommen noch Nutzungskonflikte mit dem Personenverkehr hinzu, die Linien ab Savona sind wiederum nur für kurze Züge nutzbar. In der Po-Ebene ist das Bahnnetz generell überlastet, im Wesentlichen durch Personenverkehre. Hinzu kommen organisatorische Probleme. Es ist offensichtlich, dass künftige Bahnverbindungen durch die Alpen umfangreiche organisatorische Unterstützung vor Ort in Italien benötigen werden, um zu funktionieren.

Die Verantwortlichen der besuchten ligurischen Häfen haben einhellig ein starkes Interesse daran gezeigt, die Zusammenarbeit über die Alpen auszubauen und sich in Südwestdeutschland zu präsentieren.



Statements of the Journey Participants

Bettina Miehle, Ministry of the Economy, Stuttgart

Baden-Württemberg as a federal state with strong export industry depends on well functioning transport routes, also overseas. At present, the overseas transports are almost exclusively handled via the North Sea ports. Before the financial and economic crisis, these were already close to their capacity limits and will soon reach them again. Even with the planned expansion measures, they will hardly be able to handle the increase of 70% in transport volume until 2025, which is predicted by federal authorities.

In addition, there is the environmental aspect, ever increasing in importance: If goods, which are transported through the Suez Canal, would be shipped via Mediterranean ports, the pollution en route to Suez could be cut in half. If one adds the 3 to 4 days of saved time and the expected easing of the route through the Gotthard Base Tunnel, the question arises, why so far hardly any transports from Baden-Württemberg are handled via the southern route, i.e. the Ligurian ports.

The three Ligurian ports combined have a transport capacity well below that of Hamburg harbour. They are managed in different ways and differentiate con-

siderably regarding organization and content. But all have ambitious conversion and expansion plans.

Restrictions are, besides the geographic conditions of the very narrow coast line, first of all the limiting factor of the rail connections (bottlenecks in Lombardy), the still suboptimum use of modern handling procedures (Genoa, Savona), as well as the human factor (strikes, efficiency).

Convincingly, all harbours, but also Italian railways, expressed the wish to establish contacts into southern Germany and to intensify cooperation.

This is now the path to follow, while at the same time to stimulate the demand from the side of Baden-Württemberg. This means to leave the wellworn track. A necessary precondition will be, of course together with the price, reliability and security of transport on the Italian side.

To raise supply and demand and to match them will be the task of the near future. The opportunities already exist.



Statements der Reiseteilnehmer

Bettina Miehle, Wirtschaftsministerium Stuttgart

Baden-Württemberg als exportstarkes Bundesland ist auf gut funktionierende Transportwege, auch nach Übersee, angewiesen. Derzeit werden die Überseetransporte fast ausschließlich über die Nordseehäfen abgewickelt. Diese waren vor der Finanz- und Wirtschaftskrise bereits nahe an ihren Kapazitätsgrenzen und sind es bald wieder. Sie werden die gemäß BMVBS zu erwartende Steigerung des Transportaufkommens von 70% bis 2025 auch mit den geplanten Ausbaumaßnahmen kaum bewältigen können.

Hinzu kommt der immer wichtiger werdende Umweltaspekt: Würden Waren, die durch den Suezkanal transportiert werden, über die Mittelmeerhäfen verschifft, ließe sich die Umweltbelastung bis dorthin nahezu halbieren. Nimmt man dann noch die Zeitersparnis von 3-4 Tagen und die zu erwartende Streckenerleichterung durch den Gotthard-Basis-Tunnel dazu, stellt sich die Frage, warum bisher kaum Verkehre aus Baden-Württemberg über die Südstrecke, sprich über die Ligurischen Häfen abgewickelt werden.

Die drei Ligurischen Häfen haben derzeit zusammen eine Transportkapazität, die unter der des Hamburger Hafens liegt. Sie sind unterschiedlich geführt und unter-

scheiden sich deutlich sowohl organisatorisch wie auch inhaltlich. Alle haben jedoch ambitionierte Ausbau- und Erweiterungspläne.

Restriktiv wirken sich, neben den geographischen Gegebenheiten der sehr engen Küstenlinie, jedoch vor allem der limitierende Faktor der Bahnverbindungen (Bottlenecks in der Lombardei), die noch nicht optimale Nutzung moderner Ablauftechniken (Genua, Savona) sowie auch der Faktor Mensch (Streiks, Effizienz) aus.

Überzeugend wurde von allen Häfen, aber auch von Seiten der italienischen Bahn der Wunsch geäußert, Kontakte nach Süddeutschland aufzubauen und die Zusammenarbeit zu intensivieren.

Dem gilt es nun nachzugehen und gleichzeitig die Nachfrage von baden-württembergischer Seite zu beleben. Hierbei sind die eingefahrenen Gleise zu verlassen. Notwendige Voraussetzung dafür, neben dem Preis natürlich, werden Verlässlichkeit und Sicherheit der Verkehre auf italienischer Seite sein.

Angebote und Nachfrage zu wecken und zur Deckung zu bringen wird die Aufgabe der nächsten Zeit sein. Die Möglichkeiten dafür sind vorhanden.



Steffen Schoch, Economic Region Heilbronn-Franken GmbH

What were your expectations about the journey?

„Heilbronn-Franken“, the „region of world market leaders“, and specifically the central city of Heilbronn are shaped by logistics, as the industry in the region is shaped by export. More than 50% of all production, goods and services alike, is exported. Heilbronn operates Germany’s largest inland port off the Rhine and will soon also dispose over a container terminal. Simultaneously, in the north of the region, the harbour of Wertheim at the river Main connects “Heilbronn-Franken” to the international waterways.

I wanted to learn about the chances of cooperation between our forwarders, harbours and businesses and the Ligurian ports.

Your three most important realizations from this journey?

- There is more going on in the Ligurian ports than I knew.
- Currently the Ligurian ports are being developed with emphasis.

How do you profit from the delegation journey in your daily work?

- By the expansion of my personal horizon.

Prof. Dr.-Ing. Klaus-Peter Franke, University of Ulm

Everybody with some understanding of logistics, and with an awareness that the distance from southern Germany to the ports of northern Italy is not really any longer than to the German ports, wonders, why for transport of containers from/to South East Asia a detour must be made around Western Europe. However, this is not a new question. Even 10 to 15 years ago, at what was Intercontainer-Interfrigo in Basel, they were dreaming of a hub-based Pan European rail network. The continent was to become part of a world-embra-

cing container transport network, in which each container would take its most economic transport route.

Biased to such an extent, I was happy to join the delegation journey to the Ligurian Ports. I was interested in the current business of the Italian stakeholders, the way the terminals are at present connected to the north, and which handicaps the actors would see on the way to a Pan European network for container transport.

The enormous interest of the dialogue partners from



Steffen Schoch, Wirtschaftsregion Heilbronn-Franken GmbH

Was waren Ihre Erwartungen an die Reise?

Heilbronn-Franken ist die „Region der Weltmarktführer“ und insbesondere das Oberzentrum Heilbronn sind stark von der Logistikbranche, die Industrie unserer Region insgesamt sehr stark vom Export geprägt. Mehr als 50% der produzierten Waren, Güter und Dienstleistungen gehen in den Export. Heilbronn betreibt den größten Binnenhafen in Deutschland der nicht am Rhein liegt und wird demnächst auch über ein Containerterminal verfügen. Gleichzeitig hat die Region Heilbronn-Franken im Norden mit dem Main-Hafen Wertheim eine direkte Anbindung an die internationalen Wasserstraßen.

Ich wollte die Möglichkeiten einer Zusammenarbeit zwischen unseren Speditionen, den Häfen sowie den Unternehmen und den Häfen in Ligurien erfahren.

Ihre drei wichtigsten Erkenntnisse von der Reise

- In den ligurischen Häfen läuft mehr als ich bisher wusste.
- Die ligurischen Häfen werden derzeit mit Nachdruck ausgebaut.
- Die Güterverbindungen Deutschland – Italien mit der Bahn sind nach wie vor nicht wirklich verlässlich und somit sicherlich ein Hinderungsgrund für die Zusammenarbeit.

Wie profitieren Sie in Ihrem Arbeitsalltag von dieser Delegationsreise?

- Persönliche Horizonsweiterung

Prof. Dr.-Ing. Klaus-Peter Franke, Hochschule Ulm

Jeder, der etwas von Logistik versteht und dem bewusst ist, dass es von Süddeutschland nicht wesentlich weiter zu den norditalienischen als zu den deutschen Seehäfen ist, fragt sich, warum für den Transport von Containern von/ nach Südostasien der Umweg um ganz Westeuropa herum gemacht werden muss. Diese Frage stellt man sich allerdings nicht erst heute. So träumte man schon vor 10 bis 15 Jahren bei der damaligen Intercontainer-Interfrigo in Basel von einem dreh-scheibenbasierten paneuropäischen Schienennetzwerk.

Der Kontinent sollte Teil eines weltumspannenden Containertransport-Netzwerkes werden, in dem jeder Container den für ihn wirtschaftlichsten Transportweg nimmt.

Solchermaßen vorbelastet schloss ich mich der Delegationsreise zu den ligurischen Häfen gerne an. Es interessierte mich, was das gegenwärtige Geschäft der italienischen Stakeholder ausmacht, wie die Terminals heute an den Norden angebunden sind und welche



the Ligurian ports to connect the cis- and transalpine regions by rail was already expressed in the warm welcome and the high level of the Italian delegations. Regardless of the harbour, all debates saw the reason for the definitely insufficient use of rail transport in the performance of the Italian railway. In this there is no trust! The three visited Ligurian ports apparently deal with the situation in different ways. The Genuese convey the impression that for the time being they intend to live with it, the representatives of La Spezia place a medium-range bet on private rail transport operators, and the most decisive are the actors in Savona, who already got themselves locomotives and wagons, to

handle rail transport under their own management.

What does the newly won knowledge mean for one's own work? Wait until, first of all, political pressure and competition on rails improve the performance of traction on the Italian side, so that trans-alpine rail transports to and from the ports of northern Italy at all can be basically and at a greater scale realized economically. Only then, ideas regarding efficient production of less-than-trainload amounts can further improve the attractiveness of rail transport.



Hindernisse die Akteure auf dem Weg zu einem paneuropäischen Netzwerk für den Containertransport sehen.

Das enorme Interesse der Gesprächspartner von Seiten der ligurischen Häfen an der Verknüpfung der Regionen trans- und cisalpina via Schiene, drückte sich bereits im warmen Willkommen und in der hochkarätigen Besetzung der italienischen Delegationen aus. Unabhängig in welchem der Häfen man diskutierte, den Grund für die viel zu geringe Nutzung der Schiene sahen alle Gesprächspartner in der Performance der italienischen Bahn. Hier gibt es kein Vertrauen! Die drei besuchten ligurischen Häfen scheinen mit dieser Situation unterschiedlich umzugehen. Die Genueser vermittelten den Eindruck, damit

zunächst einmal leben zu wollen, die Vertreter von La Spezia setzen mittelfristig auf private Anbieter von Schienentransportleistung, am entschlossensten sind die Akteure in Savona, die sich bereits eigene Lokomotiven und Waggons zugelegt haben, um die Transporte auf der Schiene in eigener Regie durchzuführen.

Was bedeutet die gewonnene Erkenntnis für die eigene Arbeit? Abwarten, dass zunächst einmal politischer Druck und Wettbewerb auf der Schiene die Performance der Traktion auf italienischer Seite steigert, damit alpenquerende Schienentransporte von und zu den norditalienischen Häfen überhaupt erst einmal grundsätzlich und in größerem Stile wirtschaftlich darstellbar sind. Erst dann können Ideen in Bezug auf effiziente Produktion nicht ganzzugfähiger Mengen die



DVZ, 10.12.2010

Ligurien lockt Schwabens Logistiker

Italien Delegationsreise aus Stuttgart in die Häfen Genua, La Spezia und Savona

Von Gisela Blaas

Waren für oder aus Süddeutschland laufen meist über die Nordhäfen, obwohl der direkte Weg zu den Überseemärkten über die Alpen führt. Damit diese Alternative künftig mehr genutzt wird, hat eine süddeutsche Delegation Ende November Kontakte zu den ligurischen Häfen geknüpft.

„Über die Alpen lassen sich auf dem Weg zum Suezkanal rund 41 Prozent CO₂ sparen“, fasst Martin Samain vom Regionalverband Donau-Iller (RVDI) das EU-Projekt „Transitacts“ (Transalpine Transport Architects) zusammen. Es unterstützt mit 3,2 Mio. EUR im Rahmen des „Alpine Space Programme“ mit 16 Projektpartnern aus dem Alpenraum die Verlagerung von Straßentransporten auf die Schiene. „Doch nur wenige Transportunternehmer und Spediteure denken in Richtung Süden“, bemängelt Samain.

Damit sich das ändert, organisierte die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart und das KLOK Kooperationszentrum Logistik e. V. Ende November eine Delegationsreise. Der Diskussion stellten sich das Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg, der Verband Spedition Logistik (VSL), die Initiative LOGinS Logistik in Schwaben, die Reederei MSC, der RVDI, das Logistikkompetenzzentrum Prien (LKZ), die Wirtschaftsförderung Heilbronn-Franken und die Hochschule Ulm.

Problem Po-Ebene. Im ligurisch-schwäbischen Austausch kristallisierte sich die Poebene als Flaschenhals heraus. Problem: Die Güterzüge sind vom vorrangigen Personenverkehr abhängig. Zudem verfügt die Italienische Staatsbahn Trenitalia nicht immer über genügend Rollmaterial und bindet ihre Datenverarbeitung selten an die EDI-Systeme der Kunden und Partner an.



Obwohl der Platz eng wird, sucht der Hafen Genua neue Kunden in Süddeutschland.

Alle thyrrenischen Häfen haben zwar begrenzte Flächen, wollen aber neue Märkte erschließen. Mit 1,19 Mio. TEU (2009) ist Genua weitgehend ausgelastet und jeder Zentimeter Platz effizient genutzt. Die Ware wird so schnell wie möglich abtransportiert – angesichts der Steilhänge des Apennin keine leichte Aufgabe.

Die Haupttrasse Genua – Mailand für Güterzüge ist überlastet. Abhilfe soll von 2015 an die zunächst eingleisige und von 2020 an zweigleisige Hochleistungsstrecke mit dem Bahntunnel Terzo Valico schaffen. „Um neue Märkte und Potenziale zu erschließen, müssen wir rechtzeitig vor der Eröffnung unsere Beziehungen zu Süddeutschland aufbauen“, betont Silvio Ferrando von der Hafenbehörde Genua.

Savona, mit 200 000 TEU in 2009 der kleinste der drei ligurischen

Häfen, setzt mit Unternehmergeist auf zukünftiges Marktpotenzial. Christoforo Canavese, Präsident der Hafenbehörde, organisiert die Anbindung an Hinterlandterminals über die Schiene selbst. „Nur autonom und mit eigenen Lokomotiven und Waggons kann sich der Hafen weiterentwickeln“, ist er überzeugt.

Obst und Gemüse. Schwerpunkt in Savona sind leicht verderbliche Waren. Das Reefer-Terminal schlägt mit 9 bis 13 Schiffen pro Woche jährlich 600 000 t Obst, Gemüse und Fleisch aus aller Welt um. 60 Prozent davon werden auf 16 000 gekühlten Palettenstellplätzen eingelagert. Auch für die weiteren Produkte in Savona wie Kohle, Autos, Maschinen, Holz, Stahl oder Schüttgut zeichnet sich das Logistiksystem durch schnellen Um-

schlag zu Hinterlandterminals wie Rivalta Scriva oder Mortara aus.

Deshalb baut A.P. Møller-Maersk bis 2014 ein Terminal für den Umschlag zwischen Kai und Bahnwaggons. „Wir wollen ein marktoffenes Terminal schaffen, das mindestens 40 Prozent im Kombinierten Verkehr abtransportiert“, erklärt Managing Director Carlo Merli.

La Spezia, ein ehemaliger Militärhafen mitten in der Stadt, schlägt an 365 Tagen pro Jahr jährlich rund 1,05 Mio. TEU (2009) mit 200 Partnerhäfen auf fünf Kontinenten um. Deshalb müssen die Güter schnell den Hafen verlassen. Mit einer erwarteten Wachstumsrate von rund 20 Prozent wird effizienter Umschlag zu den Inlandterminals wie S. Stefano Magra immer wichtiger. Es gibt ehrgeizige Zukunftspläne für ein größeres Containerlager, mehr Umschlag und 50 Prozent Bahntransporte im Hinterlandverkehr.

Ein strategischer Aspekt ist dabei die Beziehung zu Süddeutschland. Paolo Cornetto, Netzwerk- und Logistikleiter des von der Tarros-Gruppe betriebenen Mehrzweckterminals del Golfo, meint: „Neue Relationen müssen von der Erfahrung mit bereits bestehenden Verbindungen wie La Spezia – Ludwigshafen profitieren.“ Erfahrungen hat Cornetto mit den vergleichsweise hohen Kosten im alpenquerenden Verkehr gemacht und beim Zusammenspiel unterschiedlicher Mentalitäten in Italien, Deutschland und der Schweiz.

Holger Bach von der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart will die Kooperationschancen jetzt bei den heimischen Spediteuren mit einer Workshop-Serie bekanntmachen. Einen Gegenbesuch in Süddeutschland peilt er ebenfalls an. DVZ 11.12.2010

Gisela Blaas, Journalistin, Augsburg. Kontakt über kloss@dvz.de



The Participants of the Contac Journey / Die Teilnehmer der Delegationsreise

Name	Institution	E-Mail
Bach, Holger	Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH	holger.bach@region-stuttgart.de
Behm, Christoph	MSC Germany GmbH	cbehm@mscgermany.com
Blaas, Gisela	LOGinS - Logistik in Schwaben	redaktion@logins-web.de
Brandt, Martin	KLOK Kooperationszentrum Logistik	brandt@klok-ev.de
Eibner, Ingrid	KLOK Kooperationszentrum Logistik	eibner@klok-ev.de
Franke, Klaus-Peter	Hochschule Ulm - Institut für Betriebsorganisation und Logistik	franke@hs-ulm.de
Hagn, Christina	LKZ Prien	christina.hagn@lkzprien.de
Marino, Alessandro	Italienische Handelskammer München	marino@italcam.de
Marongiu, Andrea	Verband Spedition Logistik (VSL)	marongiu@vsl-spediteure.de
Miehle, Bettina	Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg	bettina.miehle@wm.bwl.de
Muzio, Davide	TIMO srl – Terminal Intermodale di Mortara	davide.muzio@terminalmortara.it
Samain, Martin	Regionalverband Donau-Iller	martin.samain@rvdi.de
Sarni, Jonathan	Institute for Transport and Logistics Foundation (ITL)	jonathan.sarni@yahoo.it
Schoch, Steffen	Wirtschaftsregion Heilbronn-Franken GmbH	s.schoch@heilbronn-franken.com
Sichert, Hannes	Regionalverband Donau-Iller	hannes.sichert@rvdi.de
Tedeschi, Andrea	Centre of Research on Regional, Transport and Tourism Economics Università Commerciale „L. Bocconi“	andrea.tedeschi@unibocconi.it



Our Local Partners / Unseere lokalen Partner Genova

NAME	INSTITUTION	EMAIL
Ascheri, Enrico	CULMV	segreteria@compagniaunica.it
Bertorelli, Massimiliano	Ligurian Region	massimiliano.bertorelli@regione.liguria.it
Bianchi, Tirreno	Pietro Chiesa s.c.a.r.l. (port company)	cpchiesa@tin.it
Caprino, Giovanni	Genoa Port Authority	g.caprino@porto.genova.it
Caprioni, Nicola	Cna (National Chamber of Crafts)	nicola.caprioni@liguria.cna.it
Cassinelli, Alessandro	Voltri Terminal Europa	alessandro.cassinelli@vte.it
Ciuffardi, Silvano	CULMV	segreteria@compagniaunica.it
Cutillo, Enrico	OTIM (Transport and Maritime International Organization)	ecutillo@otim.net
Ferrando, Silvio	Genoa Port Authority	s.ferrando@porto.genova.it
Fossati, Gian Luca	Rivalta Terminal Europa/Rivalta Interport	g.l.fossati@rivaltalogistica.com
Gianazzi, Stefano	CAP Technology&Mind (Business Solution)	gianazzi@cap.it
Lippi, Simone	Yang Ming Italy	slippi@fnsea.it
Melloni, Enrico	TRENTALIA (Cargo division)	e.melloni@trentalia.it
Molini, Melania	FUORIMURO (Rail & Portual Services)	melania.molinia@fuorimuro.it
Mollo, Riccardo	Ligurian Region (Ports & Logistics Office)	riccardo.mollo@regione.liguria.it
Muzio, Davide	Intermodal Terminal Mortara	davide.muzio@terminalmortara.it
Oddone, Pietro Dante	Genoa Port Authority (Marketing Director)	p.oddone@porto.genova.it
Pendola, Agostino	Customs Agents	agostino.pendola@agenziadogane.it
Peresi, Paola	Ligurian Region	paola.peresi@regione.liguria.it
Pieri, Stefano	APL Italia Agencies	stefano_pieri@apl.com
Pulcini, Caludia	Genoa Port Authority	c.pulcini@porto.genova.it
Ruigi, Roberta	Ligurian Register Customs Agents	ccsd.ge@alboge.sis-net.it
Sani, Angelo	FUORIMURO (Rail & Portual Services)	angelo.sani@fuorimuro.it
Scaiola, Maurizio	Ligurian Unioncamere	maurizio.scaiola@lig.camcom.it
Spallarossa, Luca	Spediporto Genova/Aprile Spa	info@lucaspallarossa.com
Tarantino, Fabio	i.log (logistic initiatives s.r.l.)	fabio.tarantino@ilog.it
Tedeschi, Andrea	CLAS Group (Bocconi Universty)	a.tedeschi@gruppoclas.com
Wiedemeier, M.	ISCOTRANS (International Freight Forwarder)	m.wiedemeier@ge.iscotrans.it



Savona

NAME	INSTITUTION	EMAIL
Blanco, Giorgio	Savona Terminal Auto	g.blanco@LAGLIMES1.COM
Buehler, Andres	GAVIO/HAFEN Savona	
Canavese, Cristoforo	Savona Port Authority (PRESIDENT)	canavese@porto.sv.it
Canavese, Rino	HAFEN Savona	canavese@porto.sv.it
Corte, Massimo	MULTIMARINESERVICES	MC@MULTIMARINESERVICES.COM
De Gregori, Cristina	Savona Port Authority (Promotion and External Relations)	degregori@porto.sv.it
Facciolo, Nazareno	CAMPOSTANO Group	COMMERCIALE@CAMPOSTANO.COM
Folchitto, Luca	REEFER Terminal	folchitto@REEFER.IT
Merli, Carlo	APM Terminals	carlo.merli@apnterminals.com
Orsero, Alessandra	ISOMAR /Fresco Ship's Agency & Fowarding	ORSERO_A@FRESCOSV.IT
Pingani, James	GAVIO Group	JAMES.PIGANI@ARGOFIN.IT
Porretti, Giancarlo	Users Union Port of Savona/Vado	GIANCARLO.PORRETTI@CULP.IT
Tarantino, Fabio	ILOG Logistic Initiatives METROCARGO	FABIO.TARANTINO@ILOG.IT
Venti, Roberto	CAMPOSTANO Group	COMMERCIALE@CAMPOSTANO.COM

La Spezia

NAME	INSTITUTION	EMAIL
Bagnasco, Vittorio	AG MARIITIMA/LE NAVI - MSC	bagnascov@mscnavi.it
Bucchioni, Fabio	SPEDEMAR S.r.l. (shipping agency)	FABIO.BUCCHIONI@SPEDEMAR.IT
Bucchioni, Giorgia	LA SPEZIA CRUISE FACILITY/AG LARDON & C.	giorgia@lardon.com
Bugliani, Fabrizio	LA SPEZIA Port Authority (Marketing Department)	fabrizio.bugliani@porto.laspezia.it
Cappi, Valter	LA SPEZIA Port Authority (Marketing Department)	valter.cappi@porto.laspezia.it
Casarino, Giorgio	BUCCHIONI S.r.l. (Customs)	G.CASARINO@BUCCHIONI.IT
Cornetto, Paolo	TARROS Group	PAOLO.CORNETTO@TARROS.IT
Fiorini, Monica	LA SPEZIA Port Authority (External Relations)	monica.fiorini@porto.laspezia.it
Forcieri, Lorenzo	LA SPEZIA Port Authority (President)	lorenzo.forcieri@porto.laspezia.it
Gianazzi, Stefano	CAP S.p.a./COFUNDED PROJECTS OFFICE	GIANAZZI@CAP.IT
Giromini, Michele	LSCT LaSpezia Container Terminal (General Director)	michele.giromini@contshipitalia.com
Montaresi, Federica	LA SPEZIA Port Authority	federica.montanaresi@porto.laspezia.it
Riefoli, Paolo	CNAN MED/DARIO PERIOLI Group	p.Riefoli@cnaitalia.it
Rossi, Alessandro	SATTEMAR S.r.l. (forwarding agents)	alessandro.rossi@oik.it
Santini, Davide	LA SPEZIA Port Authority (General-Secretary)	davide.santini@porto.laspezia.it
Savoncelli, Maurizio	COMUNE LA SPEZIA (Alderman)	
Scotto, Roberto	LSCT LaSpezia Container Terminal	roberto.scotto@contshipitalia.com
Simonini, Emilio	CANGINI S.r.l./shipment Association - SP	E.SIMONINI@CANGINI.COM

